

考古学からみた古代水上交通に関する一試論

——特に「津と渡し」を中心にして——

葛 野 泰 樹

1、はじめに

日本の律令国家が行った中央集権支配の施策の一つに駅伝場制を中心とする交通・通信制度の整備がある。これは調・庸物などの諸税を都城へ安全・確実に輸送するとともに、公使や官使の往還をはじめとする中央からの命令・伝達や地方からの報告などを迅速に行うための情報通信および管理システムの構築である。都城や各地から出土する7世紀から8世紀の木簡をはじめとする文字資料は、これまで想定していた以上に早くから文書行政を行っていたことを明らかにするものであり、8世紀には文書行政による地方支配が広範囲に浸透していたことを物語っている。

近年、各地の発掘調査によって七道で代表される古代の基幹道路跡が検出され、その構造は直線的で道路の幅員は10～12mを測り、江戸時代の五街道と比べて倍以上の規模をもつことが報告されている。検出される地形は主に平野部分で集落や官衙に近く、また、条里制施行地域もある。さらに、道路を直進さすために丘陵を開削しているところもある。しかし、日本列島の地形は山から海への距離は短く急峻で平野は少なく、遠路の交通はすぐに峻険な山道や谷道にかかり、河口付近では後背湿地や内湖などの湿地帯に行く手を妨げられる。また、季節による降水

量の差は著しく、梅雨時期や台風などによる水位の上昇は河川を激流化させ、各地で氾濫をおこすなど地理的、気象的制約が大きい。これらを回避するため河川や湿地帯、山間部ではどう対処していたのであろうか。

物資輸送や情報の伝達を安全で確実に遂行するためには交通機能の確保と交通網の整備が必要で、地理的・気象的要因をはじめとする悪条件からの交通遮断を克服しなければならない。それには、橋や渡しなどの渡河と水上を航路とする交通路の確保が考えられる。そのためには道路建設や橋梁建設などの建設技術力や造船技術と修復・修繕などの管理機能の確立が求められる。

河川や湖沼は陸路では交通の障害となることはいうまでもないが、水運の技術力があれば湖沼や河川は自然がつくくり出す自由な交通路であり、日本の地形を考えれば、水上交通は現在の鉄道に匹敵するぐらいに当時、最も優れた交通機関として発展し要衝には津や町が展開していたと思われる。

従来、国内における交通形態の研究は陸上交通を主眼として歴史地理学や文献史学から駅制の変遷や制度、所在地の推定に関するのが主であった。考古学からは国衙や郡衙・駅家など官衙遺構からの調査・研究や、大陸との関係などから瀬戸内海を中心とする海上交通の研究さらに、河川を媒体にした古代の水上交通研究も進みつつある。

高橋美久二氏は国津から都へ物資を盛んに運んだ様相はわかるが、陸路の駅制のように制度化されていなかったことを指摘し、航路は軌道が残らないことから考古学の調査対象とされていなかったが、港津について京都府木津町の上津遺跡が平城京の外港として官司に属する木屋所と推定している事例を上げ、水上交通の考古学的調査・研究の方法は今後の課題として展望している（『地方官衙と交通路』『考古学ジャーナル』NO420、ニュー・サイエンス社 1997・8）。また、難波津の所在について木原克司氏は考古学と歴史地理学の調査成果から大阪上町台地の森ノ宮から玉造で復原を試みている（『古代難波地域周辺の景観復原に関する諸問題』『大阪の歴史』48、1996）。近江俊秀氏は古墳時代に河内から大和への交通機関として大和川の水運に着目して、大量に物資を運

搬する交通路として活躍した可能性を指摘し、水量の増減により航行ができない場合を想定して陸路をほぼ同時に整備され、さらに、全国的な交通網も水路を主眼に置く場合は寄港地の港間を結ぶ道路網を持ち、水路ができない場合は陸路の整備に力を注いだ可能性を説き、水路交通の発展は予想より進んでいたことを想定している（『統一国家への道 弥生の道から古墳の道へ』『考古学ジャーナル』NO44、ニユー・サイエンス社 1988・8）。

ここでは、これら先学の諸研究に依拠しながら、滋賀県に焦点をあてて試論として、これまでの道路跡や橋梁跡さらに河川に隣接する遺跡の調査成果などから河川に設置された津と渡しがどのような情況にあり、官衙とされる「水駅」の存在の可能性について、律令国家の地方行政機構の枠組みの中で機能していたことについて検討を加えてみたい。

2、律令国家の交通制度

古代日本に於ける陸上交通の機能に大きな役割を果たしたのは駅家を結ぶ基幹道路および郡衙への支線道路の整備といわれている。駅家は30里（約16km）ごとに設置し、その管理、運営には国司があたり、後に郡司の専当と責任を明確にしている（天平宝字8年（764）10月10日勅、承和5年（838）11月18日太政官符）。

水上交通では河川、湖沼に関連する交通手段としては橋、渡し（渡船）、湖沼航路、河川航路と港津、水駅などがある。これらは律令期においてどれだけ整備され活用されていたのか、渡しの所属について佐々木虔一氏は「済」すなわち「渡し」の発達・管理は国司の支配下であり渡船は国司の管理下に運営しており、橋と渡しは官衙および交通・軍事的施設の一つとして把握され、軍事的性格が重視されていたと解説している（『古代の渡し』、『古代交通研究』第3号 古代交通研究会 1994）。さらに承和2年（835）6月29日の太政官符には東海道、東山道に浮橋、渡船、布施屋を設置、増設させる記事から、渡し場には渡船を待つ仮屋的な施設の存在を想定して

いる。これは天候や船数の関係、さらに一度に多量の人々や物資の渡河ができず、行政・軍事を優先さすことから兩岸に足止めを余儀なくされた人々に供する宿駅を設置したものと考えられ、江戸時代の官道に設置された渡し場を想起させられる。

宿駅の維持、管理について渡辺和敏氏は大化2年（646）3月22日の詔に渡守を置いていることをのべ、官人を配置する施設の存在を示唆している（「渡」『国史大辞典』吉川弘文館 1993）。

水駅について新野直吉氏は『令義解』厩牧令水駅条という「凡水駅不_レ配_レ馬_レ処、量_二閑繁_一、駅別置_二船四隻以下二隻以上_一、随_レ船配_レ丁、駅長准_二陸路_一置」の規定と義解を付すものとして「謂、船有_二大小_一、故随_レ船配_レ人令_レ応_レ堪_レ行、若_レ応_二水陸兼送_一者、亦船馬並置之」から、日本でも『延喜式』兵部省諸国駅伝馬条に出羽国の最上川沿いの野後駅伝馬船五隻・避翼駅伝馬船六隻・佐芸駅船十隻および雄物川沿いの白谷駅伝馬船五隻を規定していることを根拠に、出羽国のみ馬と船を置く水陸兼送の駅の存在を指摘している（「水駅」『国史大辞典』吉川弘文館1987、10）。

これに対して、田名網宏氏は水駅の存在を『令義解』の規定は『唐令』を引用した条文であって、日本では水駅というものはほとんど無かったと否定している（「古代の交通」『日本交通史』吉川弘文館1992、11）。これらの文献の内容については詳細な検証を必要とするが、日本の地形をみてこれまでの大陸との交易や丸木舟、準構造船、埴輪などの出土品から勘案すると、海上・水上交通は相当活用されており律令期には陸上交通の整備に併せて河川の水上交通も整備されていたと想像でき、馬と船を同時に管理する施設の存在は充分考えられる。

各地域から都城への輸送は、東国では北陸道の物資の運搬は敦賀津に一旦陸揚げされ、陸路で近江塩津に至り、塩津から琵琶湖を経て、瀬田川・宇治川を下り木津川を遡り泉木津で陸揚げをして、都城に入るルートがある。琵琶湖の活用は他に若狭国小浜から水坂峠を超えて木津（古津カ：現高島郡新旭町）に至りるルートや美濃国からは

天野川沿いに朝妻港（現坂田郡米原町）に至り琵琶湖に結節するルートが考えられている。西国では難波津からの水運が著名で藤原京と平城京へは大和川を上るルートと淀川から木津川に入り泉津に至るルートがある。平安京へは淀川を上り鳥羽で、長岡京では淀川から山崎津でそれぞれ陸揚げするなど、都城への大量の物資の運搬手段は河川を利用している。

このように、水路と陸路を適正に組み合わせた水陸交通路の各結節地点には船へ物資を積み降ろしたり運搬する人々、それらを管理する役人たちがいておかしくはない。また、食事所や宿舎所の存在も考えられ津が形成される。河川は増水や渇水による水量の変化により交通路として機能しなくなる不安定要素をもつが色々な交通手段の乗り換え積み替えは、穀類などの重物資の輸送では煩雑をきわめたにちがひなく、その点では船による一貫した輸送は便利である。水上交通の確保は陸路と同等に重要視していたと考えられる。

物資の運搬は『令義解』公式令行程条に1日の距離数が明示されており、それによると歩は50里、馬は70里、車は30里とあり、人が直接背負うか担ぐ、馬に担がせる、車に乗せる方法が採られていたようである。『延喜式』木工寮式には材木を運ぶ積載量を入（2、6000〜3、2000立方寸）、車（27、0000〜30、0000立方寸）、筏（98、4000〜120、000立方寸）としている。その比率は1…10…30で河川が重宝されていることがわかる。車の使用についてはこれまで、河川の渡河、山道など地理的制約や道路構造の不熟から遠距離運搬では車は活用されていなかったとみられていたが、高橋美久仁氏は物資輸送用の車は利用の実態や構造などに不明なところが多いとしながら、山背国泉津から藤原京や平城京への物資運搬や文献資料、吉田南遺跡で車輪が出土していること、近年の官道の調査事例などから車は発達していたと分析している（『古代の交通路』『古代史の論点』③都市と工業と流通 小学館1998、5）。しかし、都城およびその周辺の道路事情は別にして、地方にでると河川の渡河、山岳部分の通行等を考えると車の移動は極めて困難であり、利用範囲は平地など極限られた範囲であったといえる。

渡河に必要な橋と渡しについて、橋は河川、沼など人間がそのままでは渡れない空間に木や石などを掛け渡して通路とし、隔たった空間を連続させる物で、連続した空間は一本の橋によって一つにまとめることもできる。橋の種類には丸木橋、吊り橋、浮橋（船橋）などがある。川幅が広くなるなど架橋できない場合は渡し船を使用している。

日本での橋の発展は山城国の宇治橋・山崎橋（のち淀橋）、近江国の勢多橋を日本三大橋にあげられる他に摂津国の長柄橋がある。さらに、都城内や庭園内にも橋は存在したと考えられている（小笠原好彦「発掘された勢多橋」『勢多唐橋』六興出版 1990、9）。しかし、一般的には、洪水や腐朽などによる頻繁なかけ替えは不経済とみなされ、また、軍事的目的から新設やかけ替えは行われず、断橋したところも多く、全体的に橋は注目されず発展の過程も貧しかったといえよう。その背景には橋の建設技術力に原因があるのではないだろうか。橋建設に対する技術の向上より船を中心とする運搬を重視した渡河手段を活用すること、船のないところでは少々遠回りでも水量の少ない浅瀬での歩行渡河が普通であったといえる。

日本の津について辻尾栄市氏は日本列島の地形の特性から、河川は古代から人類の生活、社会の発展に関わり水上交通路を形成し、物資の交易に大きな役割を果たしてきたとし、海沿いの潟湖は船舶交通の陸と海を結ぶ所で、船の係留、交易物資の積み降ろしに適した砂州が確保でき、自然地形の船着き場（津）が形成され、海上と内陸部を結ぶ中継地点として重要な役割を果たしたと推定して、大阪湾の港津の復原を行っている（「クリークと刳船」

『考古学ジャーナル』NO 434、ニューサイエンス社 1998・8）。

琵琶湖の周辺は内湖やクリークが発達し、水郷を形成していたことは記憶に新しい景観である。琵琶湖沿岸や内湖からは縄文時代以降の丸木舟が二十数艘出土しており、近年、内陸部の守山市下長遺跡からは準構造船も検出され（『乙貞』第95号守山市立埋蔵文化財センター1997・11）、船底の平たい船舶の往来が徐々に明らかにされつ

つある。琵琶湖に連結する河川の水上交通は相当上流まで遡り、陸上交通との結節点や内湖や河口に形成される砂堆層付近には船着き場の津を設けたことが想像できる。しかし、その遺構の痕跡を確認することは後の河川を取りまく環境変化もあり、津を遺跡として特定することは容易ではない。

3、古代近江の基幹道路と津と渡し

近江には古代の基幹道路7本のうち、東国への東山道、東海道、北陸道の3本が通過する。

基幹道路と近江とのかかわりについて足利健亮氏のこれまでの研究によると大津宮遷都までは北陸道は奈良盆地の中つ道を北上して大化2年に僧道登により架橋された宇治橋を渡り、小関越えて近江国に入り琵琶湖の西を北上して越前方面に至るルートを想定している。一方、東山道は京都府城陽市市辺付近で北陸道と分岐して、宇治原町禪定寺を経て大津市大石で瀬田河畔に出て、関津峠を越えてそのまま瀬田川の東岸を北上し、大津市瀬田から草津市、湖東平野を北西行し、坂田郡から美濃国に至るルートである。東山道の宇治田原町から瀬田へのルートはのちの天平宝字8年(764)恵美押勝の乱で押勝が北陸道經由で瀬田に出ようとしたのに対して、押勝追討軍は宇治田原町から大石の旧東山道をたどり押勝より先に瀬田に到着して、勢多橋を落とし戦局を有利にはこんだルートである。これら2本は大津宮遷都に伴い、基幹道路の起点を大津宮に求め次のようにルート設定している。すなわち、北陸道は大津宮から北上し、西国への山陽・山陰・南海道は大津宮南辺からこれまでの北陸道を南行するルートをとる。東山道は大津宮を起点に南東行して瀬田川を渡り瀬田で今までの東山道に合流する。東海道は大津宮遷都までは奈良盆地から伊賀名張、鈴鹿を経て東国に向かっていたのを、大津宮遷都によりルートを近江に引き寄せ、草津周辺までは東山道を併用して草津周辺で分岐して甲賀を経て、柘植付近で旧道に合流する。この時に勢多橋を架橋したと分析している(『古代の交通』『草津市史』第1巻 草津市 1981、7)。

勢多橋建設の背景について大沼芳幸氏は勢多橋跡の発掘調査成果から大津宮に出入りするモニュメントとして人々を圧倒する必要があったと説いている（『滋賀県瀬田唐橋遺跡』「季刊考古学」第46号 古代の道と考古学 雄山閣出版1994、2）ように、都城を起点とする求心的な交通網の整備の中で瀬田川の渡河は橋でないという意味がなく、宮の建築に匹敵する大事業として渡来人たちの持つ新技術を駆使して成し遂げた橋であったといえよう。

7世紀後半以降の東山道と東海道のラインは、壬申の乱を記載した『日本書紀』の地名に拠点を求めることができる。息長の横河、鳥籠山、安河の浜、勢多橋、粟津の東山道と、鹿深（甲賀）、倉歴の道（柘植倉部付近）、伊賀の隠（名張）駅家、伊賀駅家の東海道である。このうち、東山道の横河、鳥籠、勢多の地名は後の『延喜式』の駅家名「勢多・岡田・甲賀、篠原・清水・鳥籠・横川、穴多・和爾・三尾・柄結」と一致する。さらに、聖武天皇は天平12年（740）に関東を巡行した時、美濃の不破頓宮を出て不破関から近江に入り坂田郡横川頓宮、犬上頓宮、蒲生頓宮、野洲頓宮、志賀栗津頓宮にそれぞれ宿泊し、志賀山寺（崇福寺か）を行幸して山背国相楽郡玉井頓宮に着き、平城に戻らず恭仁京で新宮建設に着手している。この宿泊地が先程の『延喜式』という駅家名に結びつき、奈良時代という湖東地域の東山道ラインは大津宮時代にはほぼ設定されていたといえる。

このように、近江の基幹道路のルートは頓宮や駅家など拠点地を結ぶことによりある程度推定することができるが、近江の地理的特性である琵琶湖やそれに注ぐ河川を活用した水上交通も考慮する必要がある。

琵琶湖の水運についてはこれまで多く調査研究されているとおりである。河川についても瀬田川は粟津から大石まで下り、大石から陸路宇治田原町に至るかそのまま瀬田川を下り宇治を経て巨椋池に至るルートはよく知られている。その他の河川については野洲川と杣川を結ぶラインは三雲津を中継するもので、東海道ルートにのる。野洲川は途中の守山市立入付近から境川に入り赤野井湾や芦浦から草津方面の湖岸へ至るルートも想定できる。私はかつて草津市から守山市にかけての境川、石田川、伯母川などが河道交通として陸路のバイパスであることを考察し

た(葛野泰樹「古代近江南部における湖上交通と河道交通について」『史学論集』佛教大学文学部史学科創設30周年記念1999、3)。また、湖北の坂田郡を東西に流れる天野川ラインは古墳の分布状況からの研究がある(細川修平「古墳時代後期における琵琶湖の湖上交通についての予測」『物と人 古墳時代の生産と運搬』滋賀県立安土城考古博物館1998、4)。この天野川ラインは米原町朝妻から美濃に至るもので東山道ルートに沿っている。また、『日本霊異記』(中巻第27話)には草津川を商人が荷を積んで上る説話を記しており、大変興味深い。

瀬田川に沿った旧東山道や野洲川・杣川に沿った東海道は大河川を渡る行為を極力避けるものであるが、地形的にも、軍事・政治的にもどうしても渡河しなければならない理由が生じた場合、渡し場を設けたものと考えられる。道路と河川の交叉する地点には必然的に渡し場を設けられることになる。それは、新たに施設を設けるのではなく、これまでの水運の起点であった河津を併用したと理解したい。

では、次に陸路や河川と渡しの関係についてこれまでの発掘調査成果に基づき考えてみたい。

(1) 尼子西遺跡

犬上郡甲良町において平成7・8年度、両側に幅1・5m×3mの側溝を持つ道路跡が検出された(『尼子西遺跡』2ほ場整備関係遺跡発掘調査報告書25-2 滋賀県教育委員会(財) 滋賀県文化財保護協会1998、3)。規模は道路側溝心々約15m(路面幅員約12m)の幅員で西側側溝約10m、東側側溝約72mにわたり直進する。道路跡検出地点から西約150mには旧中山道が走っている。

当該の湖東地方を通過する中山道は直線的に続く区間で、足利氏などの研究により早くから東山道を踏襲しているといわれている。中山道は宿場などが設置される区間は遠見遮断を行い道を曲げている。今回、検出された地点は犬上川に近い四十九院宿場の東方にあたり、遠見遮断による屈曲を直線に戻すと両者は重なる。

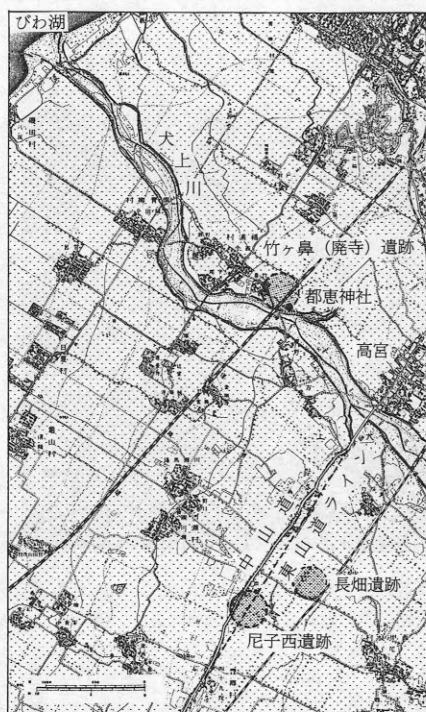
道路の存続期間について調査者の内田保之代は、道路に並行して隣接する奈良時代の竪穴住居や平安時代の掘立柱建物などから奈良時代前半から中頃には道路は機能しており12世紀には廃道となっていると解説している。

滋賀県内では尼子西遺跡の他に、神埼郡五箇荘町の北町屋遺跡、山本遺跡から東山道跡と推定される道路側溝が検出されている。犬上郡から愛知郡にかけては統一した同方向の条里制地割りの施行地域で、道路建設は条里制区画と同計画書に基づき施工されたとみられる。しかし、湖東地区の条里制地割りを中心とする開発時期については一律に施行されていなかったようで、条里制地割りに点在する南北地割りや古墳と古代寺院の分布関係、集落跡・官衙の展開などの調査研究を進める必要がある。その中であって、今回の東山道跡の検出は道路構造を明らかにするだけでなく、湖東地区の条里制施行をはじめとする古代の地域開発を明らかにするものとして意義深い。

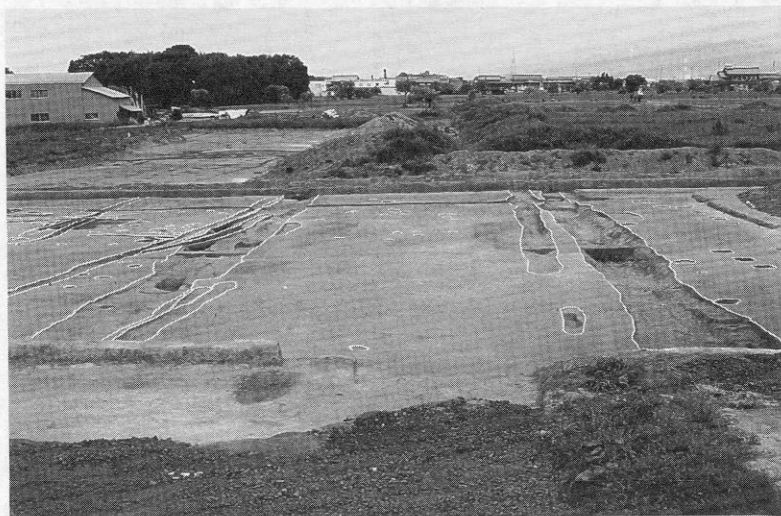
(2) 勢多橋跡

壬申の乱や恵美押勝の乱でまた俵藤太伝説で著名な勢多橋について、1988年の発掘調査により瀬田川の河床から7世紀から江戸時代まで5時期にわたる橋脚跡が検出された。現在の瀬田唐橋から約80m下流の瀬田唐橋遺跡からの出土である(『唐橋遺跡』滋賀県教育委員会(財)滋賀県文化財保護協会 1992、3)。

第1橋からは2基の橋脚基礎が検出



第2図 犬上川周辺遺跡分布図
(明治25年測量図)



第3図 尼子西遺跡：東山道跡検出状況：（平成7・8年度、南西から東山道跡をみる。両側の溝が道路の側溝である。滋賀県教育委員会提供）

され、桧材を六角形に組んだ構造とし、その上に重しの割石を乗せている。推定では基礎部分に6本の柱を立ち上げ幅員約8・5m、橋脚間隔約18mの構造になる。瀬田川東岸から中の島までを約130mとするとその間に6基の橋脚を据えることになる。この木組構造は新羅慶州の月城の南川に架かる「月精橋」と類似することから、半島からの技術導入が指摘されている。建設時期は桧材の年輪年代測定や無文銀銭などの出土から7世紀後半に位置付けられている。なお、検出された河床の標高はT. P. 80・8mで当時の琵琶湖の水位は現在のT. P. 84・371mより約1・5m低かったと推定されている。

第2橋は第1橋の上流約15mから検出され、基礎構造は桧の角材を井桁に組んでその上に捨て石をしている。幅員は約9m、橋脚間隔約9mを想定している。和同開珎などの出土品から8世紀の建設とみられている。第3橋は第2橋と重複するもので基礎部分に桧の角材や広葉樹の丸太材を使用しており、12世紀から13世紀の橋脚と考えられている。第4橋は第2・3橋脚

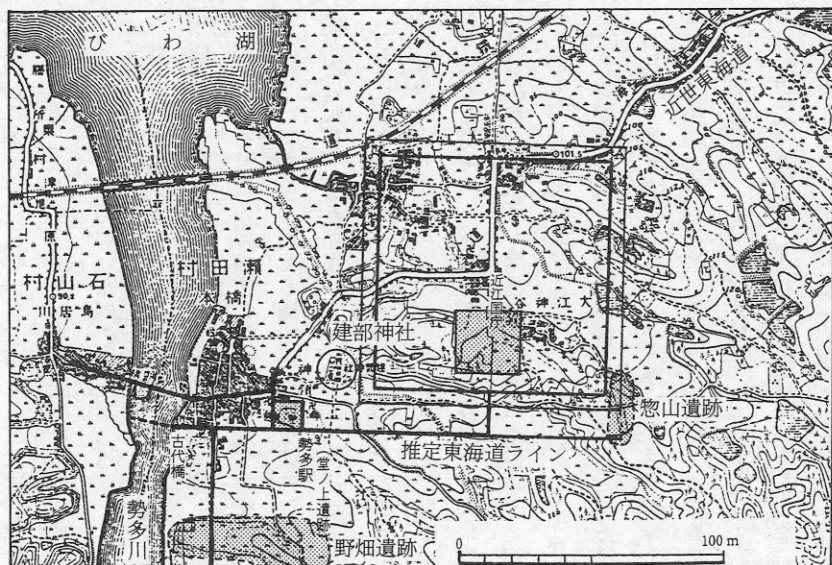
の周辺から橋脚を支えていたと考えられる礎石が11個検出され、14世紀以降のものと考えられている。第5橋は第1から4橋の上流より検出された直径0・4mの柱穴で、1・1m等間隔に4個並び、幅員は3・3m以上あったとみられ、江戸時代の早い時期の橋脚である。

以上が今回の調査で検出された橋脚で、5橋とも瀬田川の最も川幅の狭い所に架けられている。この位置は、瀬田川東岸から近江国庁跡と堂の上遺跡の南辺に至る古代官道ラインに取り付くものである。なお、現在の瀬田唐橋の位置は江戸時代の東海道の整備によって設定されたとみられている。

では、なぜ100mを超える瀬田川に橋を架けたのであろうか。渡舟や舟橋でなかった理由はなぜであろうか。最大の原因は天智天皇6年(667)の大津宮遷都であることは先述したとおりである。

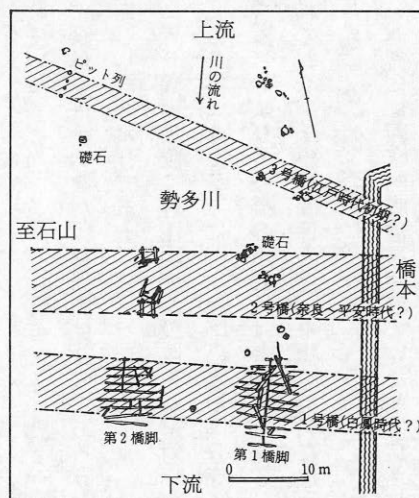
壬申の乱後はしばらく橋は注目されずにいたが、奈良時代に入り瀬田丘陵に近江国庁が設置され、対岸の石山には仲麻呂により保良宮(所在地未確認)が造営され、さらに弘仁8年(817)に石山の国昌寺が国分寺に編入されたこと、斎王の通過など瀬田川を渡河する国家的事業が重なるにおよび勢多橋の重要性は普遍的となる。律令期以降は度重なる戦乱や腐朽による改修や付け替えが繰り返されており、工事期間は当然、舟橋や渡船に代用されていることが斎宮群行(『山槐記』永禄元年(1160)9月8日条)などの文献にみえる。

これほど重要視された勢多橋やその代用となる渡しの管理・運営には国家的威信をかけていたと推定され、それには国司や郡司が直接かわり、勢多駅家が分掌したのではないだろうか。横田洋三氏は1号橋を大津宮に関連させ、2号橋を保良宮の造営以降に比定して勢多橋の延長上に堂ノ上遺跡南面を揃えている(横田洋三「勢多橋と古道」『考古学ジャーナル』NO332 ニュー・サイエンス社1991、5)。さらにその延長上に近江国庁跡の倉庫群として史跡に追加指定された惣山遺跡がある。なお、近江国庁は琵琶湖と瀬田川の水運の利便性を考慮して瀬田丘陵に設置された可能性が強いことは、早くから指摘されており、裏付けるものとして勢多津がある。勢多津の所在



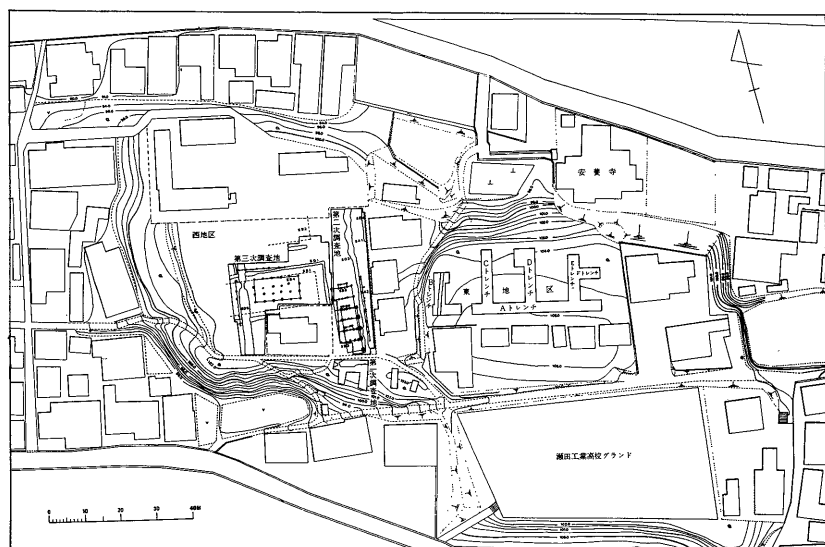
第4図 勢多橋周辺遺跡分布図

(横田洋三氏「勢多橋と古道」『考古学ジャーナル』No332. 1991に加筆)



第5図 勢多橋の検出橋脚

(横田洋三氏「勢多橋と古道」『考古学ジャーナル』No332. 1991に加筆)



第6図 堂ノ上遺跡遺構図および周辺地形図

(『滋賀県文化財調査年報』昭和50年度 滋賀県教委 1977.3より)

について館野和己氏は文献等からの研究で勢多橋の架かる湖上から瀬田川に入る「勢多橋本」の左岸の津に求め、当所は水陸両交通の結節点として大いに振いを見せたはずと想定している(『古代国家と勢多橋』『勢多唐橋』六興出版1990、9)。しかし、現状の橋本付近の状況から津を求めるには限界があり、津の構造を含めて今後の課題として残っている。

(3) 堂の上遺跡と野畑遺跡

瀬田川から草津方面にかけて拡がる瀬田丘陵には、東山道や東海道の基幹道路が通り、律令期に近江国の中枢部として機能した近江国庁や諸官衙が設置され、周辺には古代寺院、集落、製鉄所などが所在するなど、古代近江国における政治、行政、経済、工業、文化の集中する中核地域であった。

堂の上遺跡と野畑遺跡は瀬田丘陵の西辺部にあたる瀬田川によって形成された段丘上に所在し、近江国庁跡からは1km以内の距離にある。

堂の上遺跡は昭和48年から51年の発掘調査により、

瓦葺きの礎石建物と推定される建物群と掘立柱建物群を検出している。両群とも東西棟建物を正殿として東側に南北棟建物の脇殿風建物を配置している（「瀬田堂ノ上遺跡調査報告」Ⅰ・Ⅱ『滋賀県文化財調査年報』昭和48・50年度滋賀県教育委員会1975、3 1977、3）。

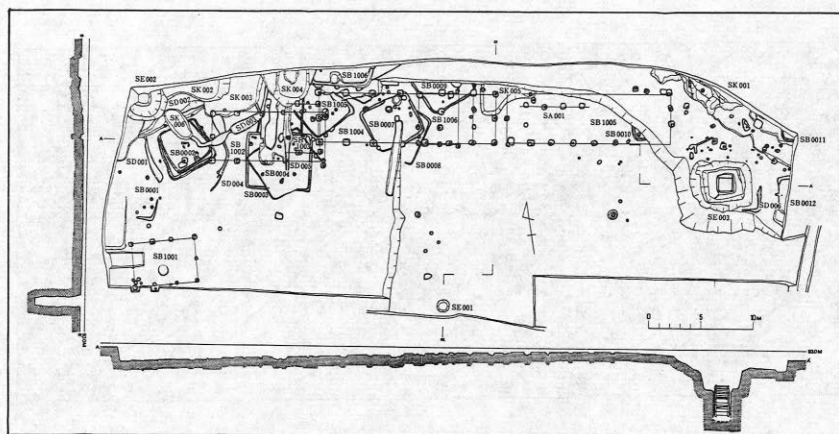
前者の正殿は雨落溝の確認から建物規模を東西22m、南北9mに推定したもので、脇殿は4間×1間（12m×4・5m）の規模をもち礎石の根石を残す。建物群は築地塀で囲まれている。後者の正殿は5間×3間（12m×6・3m）の総柱建物で脇殿は5間×3間（15m×5・6m）の規模で内部を細かく仕切る構造である。建物群を柵で囲んでいる。

当遺跡からは近江国庁跡と同型式の瓦類が多く出土し、両者に親密な関係がうかがえる。出土した平瓦には数点の「承和十一年六月」（844）の年号を記した瓦があり、瓦葺きの建物が存在したことを物語っている。なお、堂の上遺跡出土の流雲文瓦などはその製造、使用年代については近江国庁跡の機能時期ともからみ、今後も検討を進めていかなければならない課題である。

ともあれ、堂の上遺跡の性格、機能についてこれまでの調査、研究から建物構造は官衙的であること、出土瓦は近江国庁跡と同形式であること、遺跡は勢多橋に近く官道が全面を通過することなどを根拠に「勢多駅家」に比定する説が最も有力である。

野畑遺跡は堂の上遺跡から開析谷を隔てた南側に位置し、8世紀前半から9世紀後半の掘立柱建物6棟、柵1列、井戸3基などが検出されている（林博通・栗本政志「近江国府関連官衙」跡の調査」大津市瀬田野畑遺跡の調査概要『古代文化』35-1古代学協会1983、「大津市野畑遺跡第2次調査報告」『滋賀県埋蔵文化財調査年報』平成4年度滋賀県教育委員会1994、3）。

当遺跡からは木杵、齋串、漆器、瓦など一般集落ではあまり出土しない遺物が出土しており、建物方位を近江国



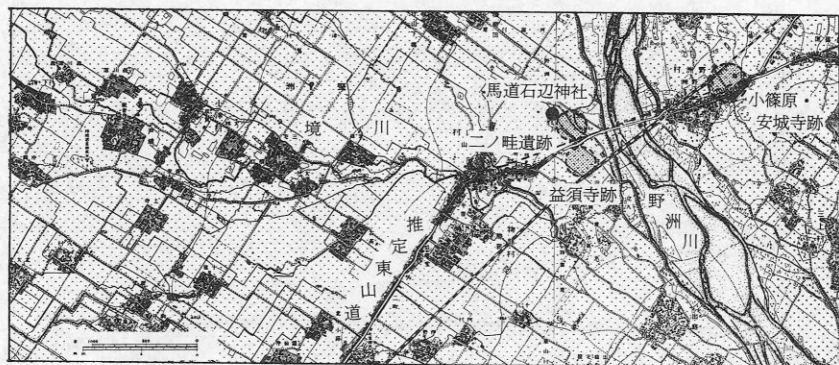
第7図 野畑遺跡第1次調査遺構実測図

(林博通氏・栗本政志氏「近江国府関連官衙跡の調査」『古代文化』35-1. 1983より)

庁跡と揃え、遺跡の東方部からは流雲文軒平瓦を焼成した瓦窯が検出され、川跡からは隣接する瀬田廃寺跡との関係が注目される。「国分総寺」銘の墨書土器の出土などから、官衙機能を有する遺跡としてとらえられている。しかし、建物規模や建物配置から勘案すれば積極的に官衙とする根拠に欠けるところもある。

堂の上遺跡、野畑遺跡は近江国庁に關係の深い機能を持つとして林博通氏は堂の上遺跡を「勢多駅家」として、野畑遺跡を東大寺造営や石山寺の増改築に伴い造東大寺司の所管で木材などを調達するために勢多津付近に設けられた「勢多庄」の可能性を説いている。両遺跡を交通施設に比定することを前提に考えるならば、瀬田川を見おろし、勢多橋の渡橋地点に設置されていることは、官衙として、地理的要因に基づき最も機能的な地点を選択して、計画的に配置されていたといえよう。勢多駅家に併せて勢多津および勢多橋と勢多橋改修時の渡しの管理、運営を分掌していたことを推察したい。

なお、勢多津など国府津の具体的な所在や幹線道路のルートは明らかではなく、今後は北方に隣接する近江一ノ宮の式内社建部神社や近江国庁跡など近江国庁を取りまく歴史的環境や交通施策全体のなかでの位置付けから詳細に検討しなければならない。



第8図 野洲川周辺遺跡分布図（明治25年測量図）

（4）二の畦遺跡

平成8年、野洲川左岸の微高地から南北方向に建物方位を揃える8世紀から9世紀の掘立柱建物群とそれを区画する溝などが検出された（『二ノ畦遺跡現地説明会資料』守山市教育委員会1996、12）。溝は東西約76m以上、南北23m以上のL字状のび、奈良時代後半の建物群を区画する。

掘立柱建物は24棟検出され、建物は大型の8間×2間（約77㎡）と12間×2間（約86㎡）などと、倉庫の3間×3間など6棟で東西棟建物を中心に配置されている。また、板枿の井戸も検出されている。出土遺物には「川原」銘の墨書土器などがある。

当遺跡の南方約200mには中山道が通っており、この付近の中山道は野洲町小篠原から守山市守山付近までを守山宿の関係から東側に屈曲させている。足利氏の東山道推定ラインのとおり直線的に両所を結ぶと、ラインは当遺跡の北側に所在する式内社馬路石辺神社付近を通過することになる。これに従うならば二ノ畦遺跡も東山道に面することも考えられ、馬路石辺神社と二ノ畦遺跡の性格、機能を推定する上で有力な根拠となる。この馬路石辺神社の神社名について、隣接する中主町西河原森ノ内遺跡などから8世紀前半の戸主名「戸主石辺君玉足」を記した木簡が出土し

(徳網克己・山田謙吾「西河原森ノ内遺跡」『木簡研究』8木簡学会1986、11)、平城宮跡からも「益珠郡馬道郷石辺玉足」名の木簡が出土していることなどから地名の馬道から馬路に変化し、8世紀後半になって馬道石辺氏が当地に移動してきたか、この一帯を配下に納めていたのが神社名になったことを示唆している。

当遺跡の周辺には中山道を挟んで白鳳寺院益須寺跡が所在し、東方約3kmの野洲川を渡った野洲町には野洲郡衙推定地の小篠原・安城寺遺跡がある。益須寺跡は『日本書紀』持統天皇8年条に「醴泉涌於近江国益須郡都賀山。

諸疾病人停宿益須寺。而療差者衆。」とあるように、多くの人々が病氣療養に訪れる郡名を冠する寺院として注目される。小篠原・安城寺跡は7世紀から10世紀の遺跡で野洲郡条里地割りとは異なる方位に建物を揃え、東山道推定ラインが通過することから野洲郡衙の候補地の一つとして調査が進められている。さらに、「篠原」銘の墨書土器や土馬などの出土品から「篠原駅家」にも推定されているが、郡衙、駅家とする積極的な資料は得られていない(森隆「近江国野洲郡衙遺跡の基礎的研究」『古代文化』49-9古代学協会1993、角健一「野洲町内出土の土器について」『滋賀文化財だより』186(財)滋賀県文化財保護協会1993)。

二ノ畦遺跡について守山市教育委員会は東山道の野洲川渡河地点に所在することから、渡しを併せ持った馬道郷の役所跡に想定している。野洲郡衙や駅家の解明にはなお時間を要するが、東山道と野洲川との交叉する渡河地点は交通の要衝として数多くの郡関係の官衙や古代寺院が展開する地域と類推することは後述する犬上川とよく似たあり方を示す。

二ノ畦遺跡の付近には野洲川から分流する境川と石田川があり、境川を下ると草津市芦浦を経由して琵琶湖に出られる。石田川は「屯倉」推定地の赤野井遺跡を経て赤野井湾に出る。芦浦に所在する観音寺は中世から江戸時代にかけて琵琶湖の船奉行として活躍しており、石田川は中世には「赤野井道」として明治まで米穀運漕などの高瀬船が赤野井と守山間を運航している。また、赤野井湾の湖底からは多量の白鳳瓦や無文銀銭が出土しており、白鳳

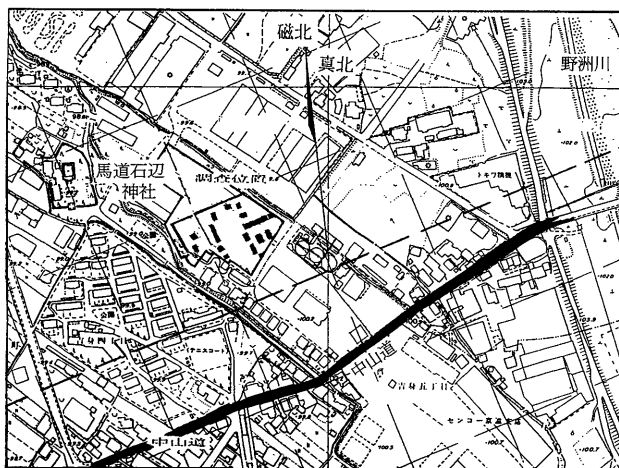
期に湖上運漕船が活躍していたことを示唆する資料とみられている（『琵琶湖開発事業関連埋蔵文化財発掘調査報告書2 赤野井湾遺跡』滋賀県教育委員会（財）滋賀県文化財保護協会 1998、3）。

野洲川の下流は保水性に乏しく伏流水化しており、さらに、近年まで南流と北流に分流していたように洪水氾濫の繰り返しにより天井川化している。このため、中世には安定的な航行を確保する必要性から豊かな伏流水を取り込んだ境川や石田川などを活用したと理解でき、守山宿と草津市志那浜とを結ぶ「志那海道」が発達し、志那から湖上を坂本、大津へ通じている（『守山市史』上巻 守山市 1974、12）。古代においても同様に河川を水路として利用していたとみられる。

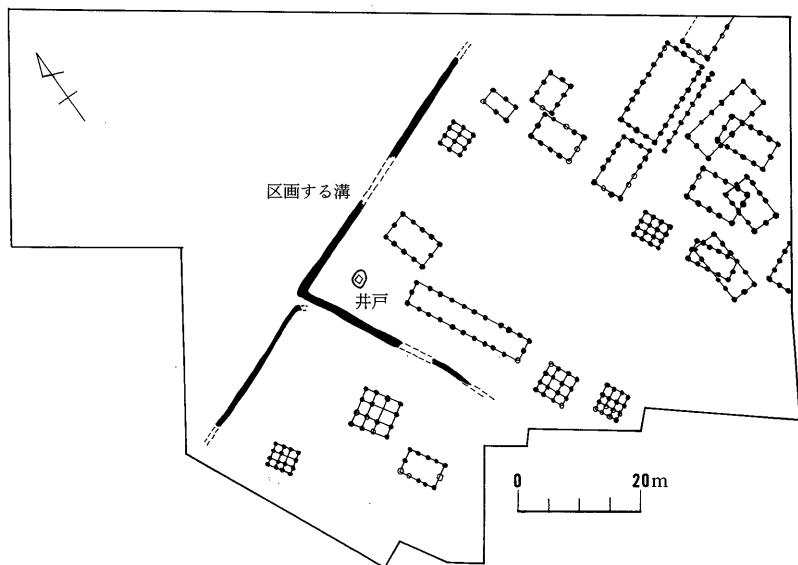
二ノ畦遺跡の位置は、東山道と3本の河川の結節点に所在していることが分かる。さらに、ここから野洲川を遡れば後で述べる甲西町三雲に通じることができ、水上交通を使って東海道や紫香楽宮へ到達することは不可能ではない。これらのことから二ノ畦遺跡を渡しに併せて港津としての機能を併せ持った遺跡のあの方を示していると考ええる。篠原駅家を他の地点に求めるより、野洲郡での陸上交通と水上交通は集中した交通管理システムを構築していたと推測するならば、二ノ畦遺跡は適地である。

（5）大將軍遺跡

平成5年度から継続的に、草津市のほぼ中央に位置する大將軍遺跡の調査が行われ、縄文時代から近世にかけての遺構、遺物が検出された（谷口智樹「大將軍遺跡」『第70回滋賀県埋蔵文化財センター研究発表資料』滋賀県埋蔵文化財センター1997、3）。周辺には栗太郡衙推定地の岡遺跡が西方約2 kmに所在し、近くには矢倉口遺跡、岡田追分遺跡、坊立東遺跡、中畑遺跡など奈良時代から平安時代の集落跡が集中して展開しており、また、東山道から分岐する東海道の起点推定地であることから岡田駅家もこの付近に比定されている。



第9図 守山市二ノ畦遺跡：溝で区画された官衙状建物郡、1区画＝1町半
(守山市現地説明会資料より、一部加筆)



第10図 二ノ畦遺跡遺構配置図
(守山市教委：現地説明会資料より)

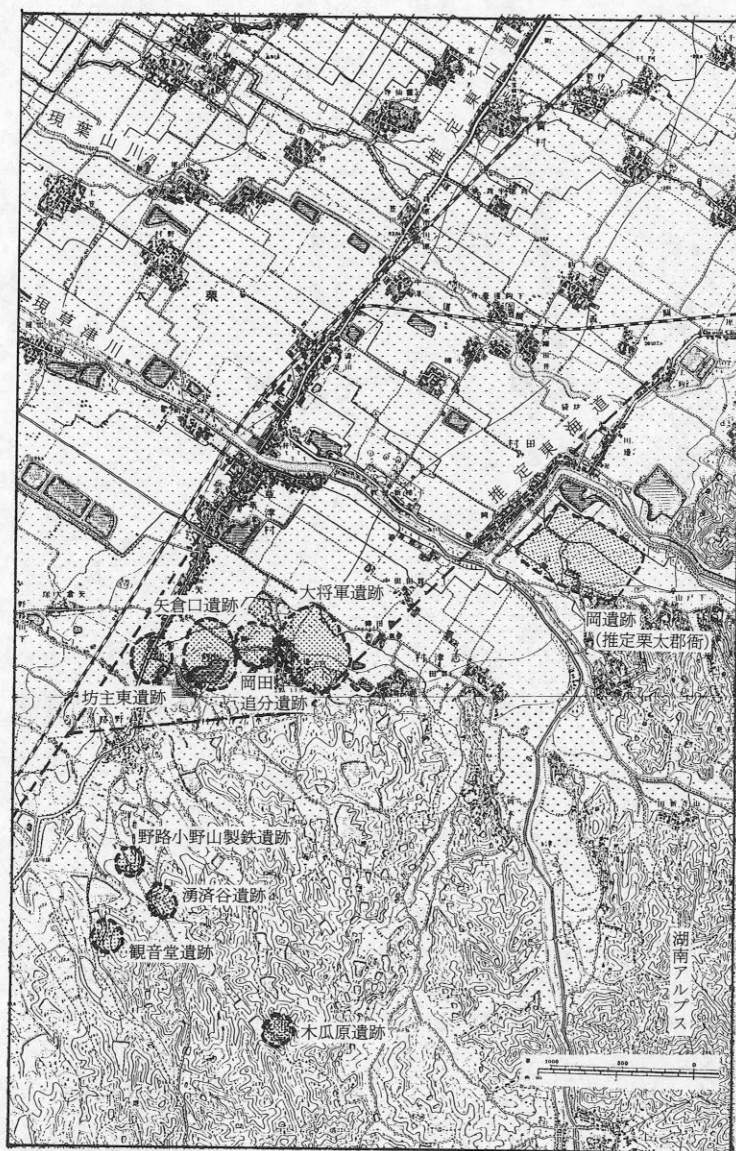
遺跡の所在する地域は栗太郡条里地割りと方位を異にする南北地割りの広がるところで、調査の結果、奈良時代から平安時代には南北方向に建物方位を揃えるの掘立柱建物130棟以上、井戸5基と河川跡などと「稻万呂」「郷(篠カ)長」銘の墨書土器、「井(伴) □□□郷郷郷」の習書木簡、円面硯、木沓、絵馬、物差しなどが出土している。

遺跡の中央に大型の掘立柱建物を集中させる区画があり、また、建物をし字に配置して溝で囲むものもあり、官衙空間と一般集落空間とを区分けしているようである。谷口智樹氏は公的施設を正倉別院と郷倉として、滋賀埋文ニユースでは郡衙の出先機関として正倉、借倉などの徴税収納施設を推定している(『滋賀埋文ニユース』No 183 滋賀県埋蔵文化財センター1995、6)。

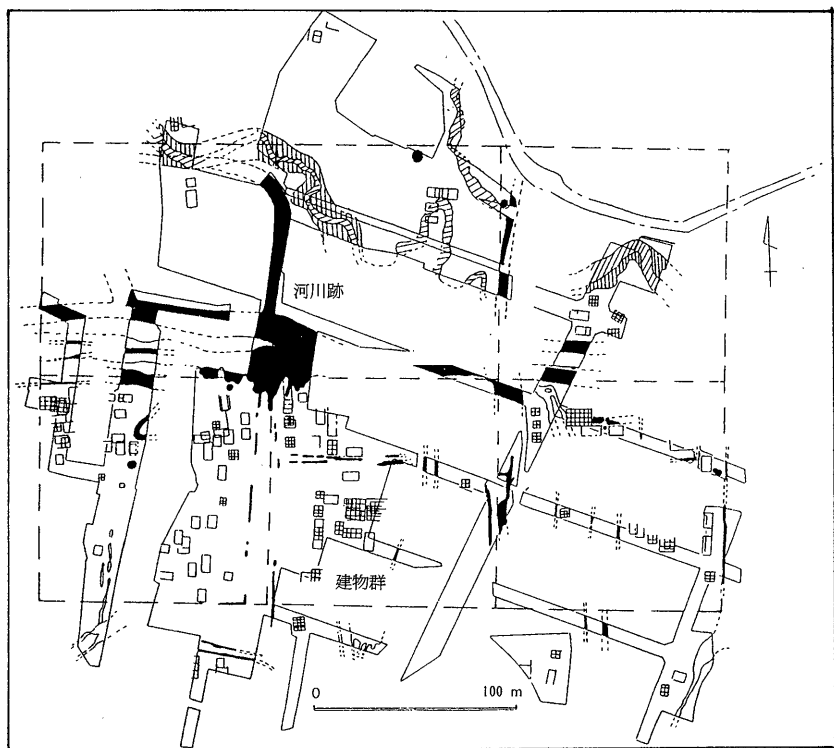
遺跡の北辺から検出された河川跡は大溝とみられ、草津市教育委員会による近年の周辺遺跡の調査から検出された東西方向に約700m直線にのびる幅20m以上の大溝につながる(「謎の遺構・大溝について考える」『新・草津の歴史』4草津市教育委員会1999、2)。これについて大溝の始点と終点の高低差が1・5mを測ることから、貯水が不可能なこと、底部が波板場凸凹面を呈すること、東海道推定ラインにあたることなどから、運河とするより道路跡と考える方が妥当としている。しかし、大溝の勾配は0・2%でしかなく、緩やかな流れで水を貯めておくことは可能とみられ、基幹道路の幅員が他の調査例から10mから12mであることと道路を建設にあたり際掘り込む理由がみつからないなどから、大溝を運河として機能していたとみる方が想像に難しくない。

大溝を運河に推定した理由について、大溝の検出地点付近は東海道が東山道から分岐する起点に推定され、律令国家に道路を直線的に施工する考え方があれば大溝を東海道に平行して開削し、官衙や各集落を運河と河川で結び郡衙を拠点とする交通網の整備を図ったのではないだろうか。

なお、湖南の平地を流れる河川は草津川で代表されるように天井川が多いのが特徴である。天井川の形成につい



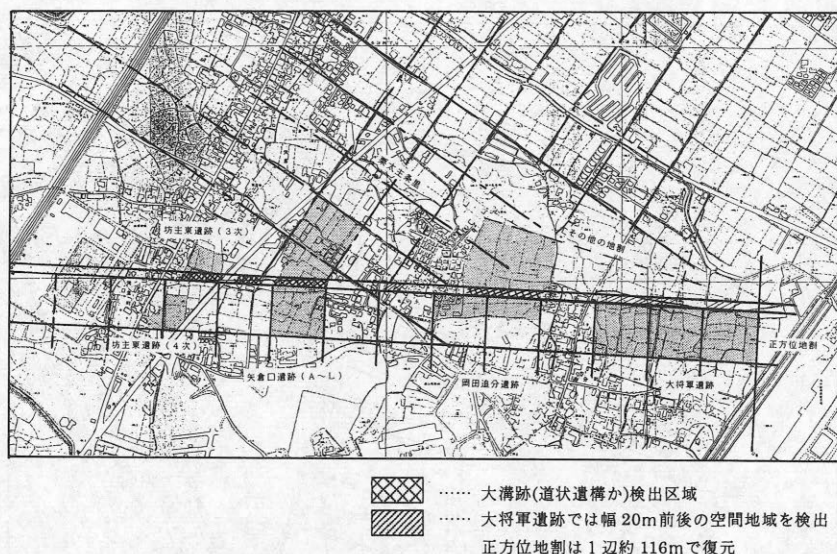
第11図 草津市南部の奈良・平安時代の主要遺跡と古代推定交通路
(明治25年測量図)



第12図 大將軍遺跡主要遺構配置図 —河川跡・掘立柱建物—
(谷口智樹氏「大將軍遺跡」より)

て都城の造営や東大寺など大寺院の建立、さらに、住民による生活燃料とにより湖南山地の材木が伐採されつづけたのが原因の一つとして、中世以降に顕著化したことに従うなら、古代にあつてはまだ土砂の流出は少なく、河川は天井川化せずに流れていたと理解される。

湖南平野の河川は『日本靈異記』でいう草津川の航行記事は現在のどの河川に該当するのか、また、当時だけの河川が水上交通として利用できたのか河川の流路を含めて検討を行う必要があるものの、大津宮の唐崎港から矢橋へは湖上交通を利用すれば最



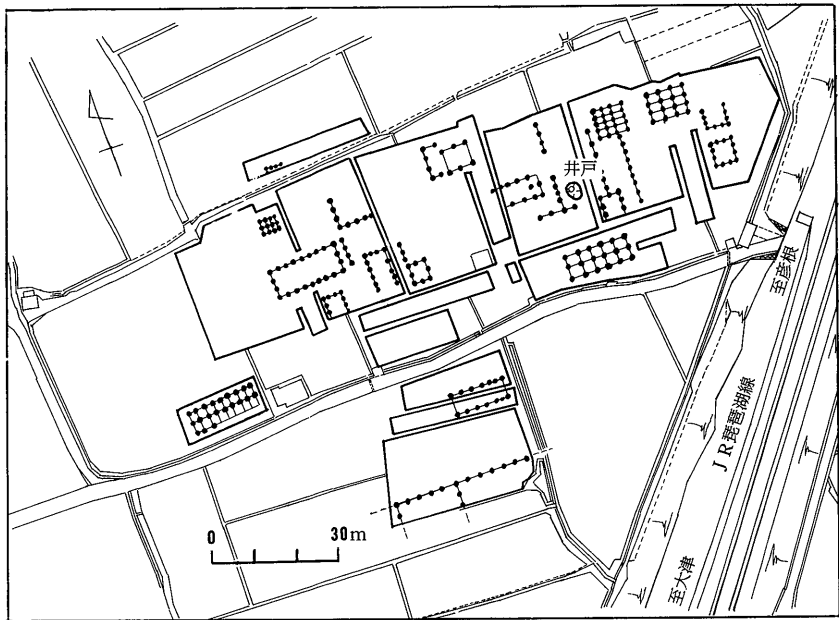
第13図 草津市矢倉周辺の地割推定と遺跡分布図
(谷口智樹氏「草津市追分・矢倉周辺における奈良・平安時代の遺跡動向について」『条理制古代都市研究』通巻14号 1998, 12より)

短ルートとして発達して、内陸部と琵琶湖を結ぶ水上交通として早くから活用されている。それを示すように境川の河口近くの標高86mラインには花摘寺を始めとする古代寺院が数多く所在する。

その中であって、大將軍遺跡は東海道と河川・推定運河との結節点に営まれた栗太郡衙の津としての機能を有していたとみることはできないであろうか。当該地は近江国の中枢施設が配置される瀬田丘陵の東辺部にあたり、ここから東海道が分岐している。さらに、南方丘陵には木瓜原遺跡や野路小野山製鉄遺跡を始めとする多くの製鉄遺跡が展開する地域である。また、平地には栗太郡条里が広範囲に認められるなど、律令期にあつて農工業の発達した人口密度の高い地域で物資の集配地であつたといえる。

(6) 竹ヶ鼻(廃寺)遺跡

平成7年度に犬上川と中山道の交叉する高宮宿から下流約500mに所在する竹ヶ鼻廃寺遺跡から、大規模な掘立柱建物群が検出された。掘立柱建物は南北



第14図 竹ヶ鼻(廃寺)遺跡遺構配置図 (彦根市教委：現地説明会資料より)

方向を基軸に建築された12棟で4棟は総柱建物の倉庫である。建物群は柵により区画され、井戸を伴う。なお、井戸から銅製の匙が出土している(『竹ヶ鼻廃寺遺跡現場説明会資料』彦根市教育委員会 1996・3)。

当遺跡を中心として約2町四方は犬上郡条里方向とは異なる南北地割り方向を呈し、出土する白鳳期以降の瓦類や礎石の存在から古代寺院の「恒河寺」ではないかとみられていた(『彦根市史』彦根市 1960・3)。今回の調査でも白鳳期から奈良時代中頃の瓦類は出土しているが、全て整地層からの出土で寺院に関連する遺構は検出されていない。寺院が廃絶した後の8世紀中頃になって掘立柱建物を主体とする建物を建築し、平安時代後期まで存続していることが判明した。

彦根市教育委員会は建物の計画性から郡衙に關係する倉庫群と推定し、大橋信弥氏は犬上郡の郡司クラスの古代豪族に関するものとみている。

る（「近江の律令遺跡の諸問題 内野遺跡をめぐる試論」『ほ場整備関係遺跡発掘調査報告書25—3 内野遺跡II』滋賀県教育委員会、（財）滋賀県文化財保護協会 1999、3）。この遺跡を建物規模、構造などから公的品格を有する施設であることの推定は可能である。遺跡の位置は第2図で示すとおり犬上川に隣接し東海道推定ラインの中山道に近く、犬上郡にあつては交通の要衝にあたっており、交通施設と何らかの関連性を持つ官衙の可能性を考慮する必要がある。

犬上郡では近年、甲良町や多賀町から長畑遺跡、下之郷遺跡、法養寺遺跡や東大寺の水沼荘に比定されている敏満寺西遺跡など8世紀から10世紀の豪族の屋敷跡、集落跡や荘園が検出されているが、郡衙や駅家などの公的機関の遺構はまだ明らかにされていない。

郡内の中央を琵琶湖にそそぐ犬上川と東山道との交叉する付近の地理的環境は郡の政治、軍事、経済・流通活動の拠点として重要な位置にあたり、両ラインに沿って郡の主要な公的機関が配置されたと想定したい。

今回検出された倉庫建物は約42㎡から約114㎡の規模を持ち、公的倉庫の可能性があることから、犬上郡の諸物資は竹ヶ鼻廃寺遺跡で一旦集められ、近くの犬上川に設けられた港津から琵琶湖に出る水運を活用しことを検討して必要がある。この付近は渇水期になると水は伏流水化し、徒歩で渡河できる地点でもある。なお、当遺跡の南辺部には式内社都恵神社が鎮座し、遺跡の性格、機能を考える上で何らかの意味を持つものとして注意される存在である。現在、掘立柱建物群と都恵神社の間をJ・R東海道線が通っている。

（7）紫香楽宮と三雲津と横田渡し

天平15年（743）聖武天皇は紫香楽宮を造営する。現在の史跡紫香楽宮は寺跡として、その北方の宮町遺跡を宮の有力候補として所在地の調査が信楽町教育委員会により行われており、紫香楽宮の所在地を確定する日も遠く

1997、3)。また、両遺跡から北方に道をたどれば約6kmで野洲川沿いの甲西町三雲や甲南町森尻に出られ東海道に合流する至近距離にある。

近年、『続日本紀』天平15年10月条に東海・東山・北陸の25国（東国は26国であるが、近江国の調庸等はすでに納められていたので除かれている。）の調庸などは、すべて紫香樂宮に納めることを記していることを実証する荷札木簡が宮町遺跡から数多く出土しているが、木簡には阿波国、丹波国の西国の国名を記したものもあり、全国各地から多量の物資が運び込まれていたことを物語っている。しかし、物資の中には恭仁京に一旦運び込まれたものを、天平15年に宮の造営を止めたのに伴い紫香樂宮に転送された物資も多量にあったとみてよい。いずれにしても、その輸送ルートは相当整備され、多くの人々が行き交っていたといえる。

恭仁京から紫香樂宮へは陸路を山越えしていたと考えられるが、ここで注目したいのは宮への北方ルートで三雲・森尻との位置関係である。三雲ルートは天平宝字6年紫香樂宮の建物を石山寺に移築運搬する際に、三雲津から野洲川を下り琵琶湖に出て石山寺にむかつており、最短コースを求めると現在アセボ峠を越える道路がある。森尻ルートは天平宝字5年（761）藤原豊成の邸宅1棟を石山寺食堂に移築する際に紫香樂宮から陸路で杣川の矢川津（甲南町森尻付近）まで運搬して、矢川津から水路輸送で三雲津を経由し琵琶湖に出るルートで、現在、信楽高原鉄道と国道303号が通る。両ルートを分けるように飯道山がそびえ、アセボ峠に近い山頂付近には『延喜式』神名帳に名を記す「飯道神社」が鎮座するとともに、森尻の杣川沿いに同「矢川神社」が存在することは、交通関係と何らかの結び付きを示唆するものとして注目される。

三雲津の利用について、山尾幸久氏は7世紀の葦浦屯倉の甲賀山と野洲川の経営において、天平宝字5・6年（761・762）の石山寺造営文書から甲賀で伐採され粗加工された建築用材を杣川と野洲川の合流する三雲の津で桴に組み、野洲川河口の境川の入江まで流されていたことを解説している（「森ノ内遺跡出土の木簡をめぐる

て』『木簡研究』第12号 木簡学会1991、11)。

東海道については壬申の乱において大海人軍は鹿深(甲賀)での戦いで「倉歴の道」を守っていることを根拠に、足利氏は倉部の道は鹿深山を越える道に当て、これを野洲川から仙川谷の道と位置づけ「大津京時代の東海道」に比定している。また、仁和2年(886)に東海道が「倉歴の道」から鈴鹿峠を越える「阿須波道」に変更されていることから、足利氏は伊勢斎宮内親王が近江国新道を通じて大神宮に入る『日本三代実録』の記事よりルート移行の理由を述べている。ルート移行の理由として、鈴鹿峠の難所をあえて選定したことについて今後検討を要するが、三雲から仙川に入るより野洲川にそって土山町方面に遡る方が便利であり、宿泊所として土山に垂水頓宮を設置したのではないだろうか。この時、野洲川を渡る必要が生じて三雲津である横田周辺に公の渡し場を設定したのではないだろうか。

『延喜式』によると三雲付近で野洲川を渡るとき、斎王たちは旅の安全を祈るために祓除を行っている。位置的には野洲川と仙川の合流する現在の甲西町三雲付近に求めることが妥当である。三雲付近では考古学の調査は行われていないが、江戸時代には三雲から水口町泉に渡る「横田渡し」(水口町側：滋賀県指定史跡)が設置され、大井川の渡しなどと並ぶ「東海道十三渡し」として江戸幕府は軍事的見地から通年の渡河を許可せず重要な渡しとして位置づけている。渡しによる渡河は寛永期(1789-1801)頃までで、以降は通行の増加に伴い季節により土橋や舟橋などを整備している。

この三雲津は紫香楽宮が短命であったにせよ、平城京の外港である泉津と同様に、紫香楽宮の外港としての役割をはたしていたとみることはではないだろうか。紫香楽宮へは三雲ルートと峠の低い森尻ルートがある。重量物資の運搬など輸送物資の違いや目的に応じてルートを分けていたことが考えられる。また、三雲の地は東海道の駅家の所在研究の中で、岡田駅家の推定地の一つになっている。これは、草津市野路岡田から追分付近に所在する諸遺

跡の発掘調査および東海道の分岐する地点であるから草津を有力候補に上げているのに対して、30里間隔に駅家を配置する基本計画に従うならば、前の東山道瀬田駅家と次の東海道甲賀駅家との距離から草津は瀬田駅家に近すぎること、草津の諸遺跡には駅家に比定するだけの官衙的遺構が認められないことなどから、両駅の間地点にあたる三雲付近が距離的に最適といえる（足利氏前掲載）。

岡田駅家の所在確認は今後の課題としても、駅家、駅路を計画的に配置する施策を考慮すると、古代の重要交通施設である港津や渡しし管理・運營業務分散せずに駅家で掌握するならばメリットがあり、岡田駅家を三雲付近に求める根拠になる。

4、まとめにかえて

行政のシステム化と交通・情報のネットワーク化は、律令国家にとって地方支配を貫徹して人頭税を基本とする租税を安定的に確保するために必要不可欠な施策であり、その目的に応え執行するため様々な施設を設置する。その中であって、「津や渡し」に関わる施設は、水陸交通路が交叉する地点に所在する官衙としてその重要性は大きいといえる。

国庁、郡衙と公の津および渡しの関係について、国庁には国府津があり、郡衙には静岡県御子ヶ谷遺跡、伊庭遺跡のように郡衙に関連し港津を示唆する遺物の出土がある。各河川に設置される港津は諸物資の水路輸送の拠点として不可欠な施設であり、陸路に設置された駅家が計画的に配置されたのと同様に水路輸送の拠点として港津も計画的に配置されたと見るべきであろう。それも、陸路官衙と水路官衙とが別々に配置されるのではなく、相互連携を持って同一機関として機能していた可能性を考慮する必要がある。

ここで再度、各遺跡と基幹道路と河川の位置関係についてみると、近江国庁跡と堂ノ上遺跡、野畑遺跡は東

山道と琵琶湖・瀬田川の交叉地点に配置されている。竹ヶ鼻(麿寺)遺跡は東山道と犬上川の交叉する近くにあり、二ノ畦遺跡は東山道と野洲川の交叉地点にあり、そこから境川、石田川が野洲川より分流している。大將軍遺跡は東山道から分岐する東海道と草津川関係河川に近接し、三雲は東海道と野洲川、杣川合流地点にあり、紫香樂宮北方ルートにつながる。今回指摘した各遺跡はすべて道路と河川の交叉、結節する地点に所在する。その近くには式内社が鎮座することは興味深い。各河川を郡単位にみると、今回、取り上げた河川は郡境になってもおかしくない規模であるが、境川を除き河川は郡の中央部を流れ琵琶湖にむかっている。そこに基幹道路が交叉するのである。両沿線には様々な役割、機能をもった官衙が配置されていたとするならば、それらが有機的なつながりの中で、地方の拠点エリアを構成し地域支配を押し進めていったといえよう。

ところで、陸上交通と水上交通の交叉する地点に所在する二の畦遺跡や堂の上遺跡、野畑遺跡、大將軍遺跡、竹ヶ鼻遺跡は南北方向を基軸とする規格性のある建物を配置し、交通の要衝に設置された官衙機能を持った施設として理解することは比較的可能である。堂の上遺跡は近江国庁跡や勢多橋との位置関係から勢多駅家として推定されており、今回それに橋および渡しの管理運営機能を併せ持っていたことを野畑遺跡にもその可能性を残しながら推察した。

また、河川を利用した水上交通の拠点として、三雲津は紫香樂宮の外港として、また、横田渡しとして機能するとともに、それらを掌握する施設として岡田駅家を近隣に所在することを想定し今後の検討資料とした。

律令国家の交通体系の整備は7世紀後半頃から始まり、都城を起点に段階的に整備され8世紀にはほぼ主要な交通経路はほぼ確定していたとみてよい。それが9世紀になって律令国家の交通体系は完成したと考えられる。

日本の律令国家の交通・通信施策において、水上交通は重要な手段の一つとして、予想以上に発達しており基幹道路に設置された駅家と同様に橋や渡しは必要不可欠な施設であったといえる。今回、水駅について検討する

ことはできなかったが、水上交通の重要拠点に水駅的機能を持つことを意識すると、陸路と水路の結節点に駅家が設置されたと推定した勢多駅家、三雲津の岡田駅家、篠原駅家などに『令義解』でいう「水陸兼道」の駅としての特徴をみいだすことはできないだろうか。推定される水駅の設置場所は駅家のように距離で規定されるのではなく、地形的、交通の利便性から選定されていると思われる。

一方で橋や渡舟を設けなければ渡れない大河川は、自然の国境や郡境になり自然にして人々の行動を制限している。これは、一般の人々を国外や郡外に不法に出て浮浪人になることや逃亡することを取り締まるいわゆる本貫地政策に都合よい。律令国家にとっては橋の建設にかかる技術面、経済面もさることながら、橋の設置には消極的であり橋や渡しにかかる政策は二律背反的政策といえる。

ここでは、滋賀県内の事例から津および渡しに絡んでの交通・通信システムのあり方を試論として検討してみた。律令国家は地方と中央の交易圏の形成のなかで、都城への求心的な政治、流通経済の展開を図るため、水陸交通の新たな発展と整備を模索していたといえる。8世紀から9世紀における国司、郡司などの官人層の活発な政治、経済的活動と東大寺造営、国分寺建立による経済、流通活動の展開は、地方を政治的、経済的、精神的に全国を統一しようとする律令国家として支配イデオロギーの一応の完成ではなかっただろうか。

律令国家の各施策は直ちに実施されたのではなく、まず施策の方針が示され、各地域に拠点となる官衙を適宜配置していくなかで、施策を順次実施して地方支配を完成していったとみることができるといえる。

琵琶湖岸には港津が形成され、さらに、陸上交通と水上交通との結節点には津や渡しを設け、その一部に水駅的機能を推定した。それらは、都城と東国とを結ぶ中継地点として活動する中で、日本海ルートで入る大陸からの文化、物資も多く含まれていた可能性もあり、大阪湾の難波津と同様に重要な役割を果たしていたといえよう。

滋賀県に所在する遺跡から古代の水上交通に関連することを推考するにはまだ資料的に乏しいが、古代交通関係

の遺構・遺物は今後全国からさらに増加、報告されることは十分に予想され、拠点遺跡の分析も含め交通の要衝に立地する滋賀県の特性である水上交通の調査、研究を進めていきたい。